Autos inolvidables

11

ARGENTINOS

Ford F-100 — 1972

La gran chata nacional

ESCALA 1:43 EDICIÓN COLECCIONISTA

SALVAT

Ford F-100

Como no podía ser de otra forma, la pick up llegó al país desde los Estados Unidos para convertirse en una de las más valoradas herramientas de trabajo. La de la marca del óvalo dejó una marca indeleble.

SINÓNIMO DE CAMPO ARGENTINO

Acá, comercializada por primera vez en 1959, fue fabricada durante décadas para responder a una demanda siempre presente. Aunque se despidió en 2011, su vigencia nunca prescribió y su espíritu fue heredado por la Ranger.

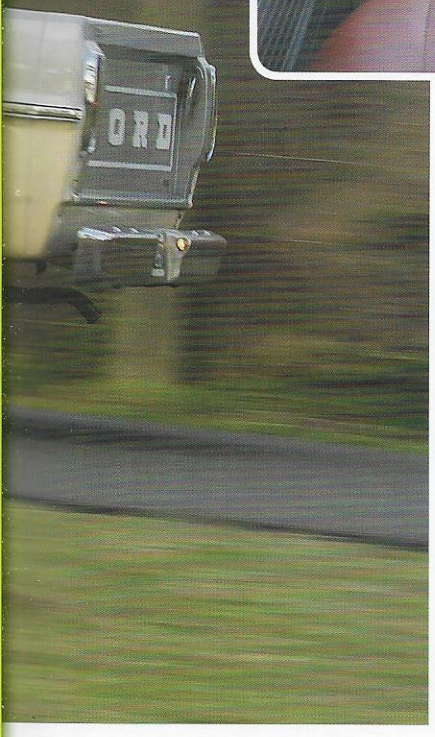
FORD F-100

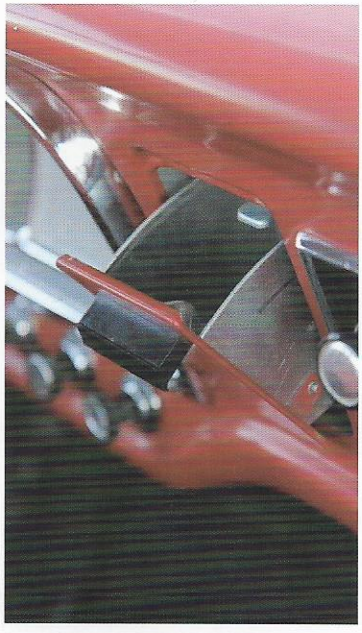
Un ícono de las pick ups y de la industria nacional, presente durante más de 50 años en el mercado argentino. Fuerte, confiable y cada vez más confortable; la evolución de un mito para el trabajo en el campo.

Pocos vehículos simbolizan tanto una idea como la F-100, un utilitario asociado al trabajo duro del campo, que con los años se convirtió en una pick up lujosa y con un comportamiento dinámico comparable al de un auto. Inicialmente, la F-100 fue concebida como un vehículo de trabajo, pero con el paso del tiempo, fue ganando comodidad y su ámbito se extendió de gran manera. Las primeras nacionales se fabricaron en la planta que Ford tenía en La Boca, y luego en Pacheco. El ejemplar de las fotos es del año '73 y corresponde al leve restyling de la tercera generación nacional. Además de ser una de las series más lindas de la F-100, en particular esta generación quedó asociada para siempre

DETALLES

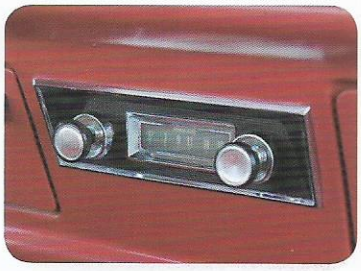
De atrás se aprecia la línea elegante de la pick up, con buen porte y prestancia. Buena apertura de las puertas, lo que facilita el acceso de los pasajeros a pesar de la altura.





INTERIOR

Volante de gran diámetro, con la palanca de cambios en la columna de dirección. A pesar de su tamaño, tenía buena maniobrabilidad y era relativamente confortable. El tablero tenía un velocímetro longitudinal y las típicas perillas debajo, en el centro, la radio y ya sobre el lado del acompañante, la generosa guantera.



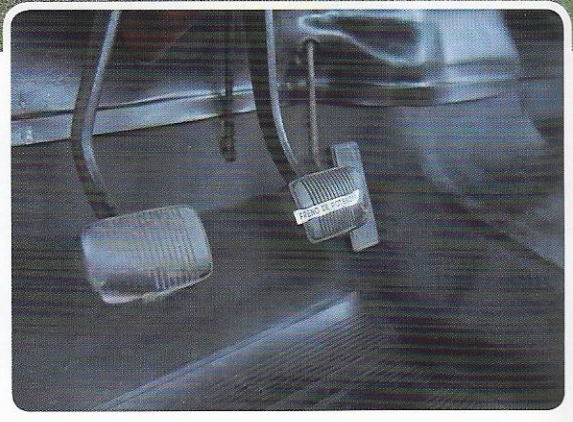
a la robustez, gracias a la histórica publicidad de 1974, cuando una F-100 fue soltada desde un avión Hércules. La pick up cayó desde unos 20 metros y no sufrió daños. Es uno de los avisos más recordados de la industria, no solo a nivel local sino también internacional. Esta F-100 de 1973 estaba construida sobre la plataforma del modelo anterior, aunque con detalles que la hicieron más moderna, tanto en su imagen como en la tecnología. También mejoró el tamaño interior y la capacidad de carga. Otro detalle que, de algún modo, marcaba la evolución de las pick ups, era el confort interior. Nacieron como vehículos muy rústicos pero con el paso del tiempo fueron sumando detalles para mejorar la habitabilidad, hasta los estándares de

TRES PERILLAS

Sobre el lado derecho, calefacción, cebador y encendedor.

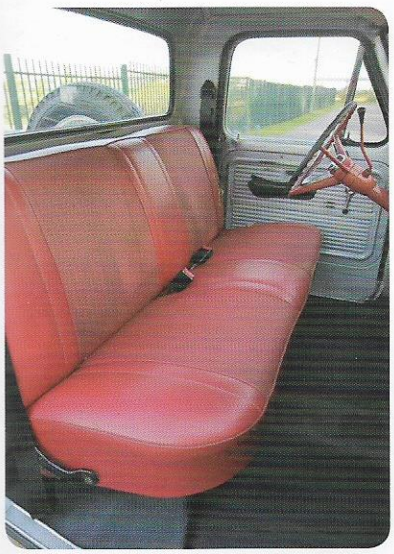
Una pick up bien americana, pero con el sello de la industria nacional. Inolvidable.

calidad que vemos hoy: una pick up tiene el mismo equipamiento que un sedán de categoría. Esta generación incorporó calefacción y posteriormente empezaron a llegar también con aire acondicionado. Era una pick up muy serena para manejar, como si fuera un auto grande, pero con la fuerza propia de un vehículo utilitario. Este modelo estaba equipado con un motor V8 292 (en referencia a la capacidad cúbica, medida en pulgadas), aunque también hubo versiones con motor de 6 cilindros en línea naftero, y una Diesel de 4 cilindros.



La tapa del tanque de combustible estaba justo detrás de la puerta, pegado a la manija del conductor. Buena capacidad de carga y pedalera de gran tacto, con pedales bien separados.

Uno de los cambios del diseño fueron los faros traseros. El color de la carrocería, en dos tonos, siempre fue un valor agregado muy apreciado por los usuarios.



Llantas color carrocería y tablero de chapa pintado a tono con la tapicería eran rasgos de la época. Una de las tantas insignias distintivas sobre la carrocería, ...bien yankee.

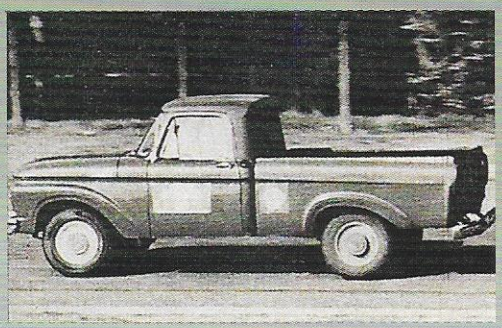
DEL TRABAJO AL PLACER

La primera

Llegó importada en 1959 y pronto comenzó a ser fabricada en la planta de General Pacheco. Su motor era un V8 naftero de 4.785 cm³, que entregaba 160 caballos de potencia, gracias a su caja de tres velocidades. Fue producida hasta 1961.

Renovación

La segunda generación comercializada en Argentina tenía ópticas simples, no de doble faro como antes. Mantenía la mecánica y la tracción trasera, por lo que las prestaciones eran similares. Se fabricó entre 1961 y 1968.

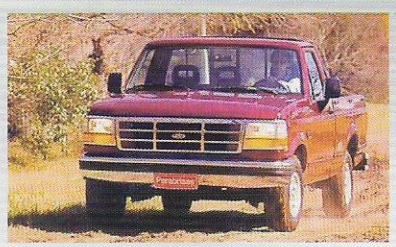


Ochentosa

Estéticamente este modelo es uno de los más logrados, y por ello, fue uno de los más vendidos. Se podía optar por V8, L6 y dos diesel Perkins de 4 cilindros, uno potenciado.

Más confort

Fue la última que se produjo en el país. A la cabina simple se sumó una versión de cabina extendida, llamada Súper Cab. El V8 se reemplazó por un L6 de casi 5 litros con inyección, y se agregó el Maxion Turbodiesel como complemento del Perkins. La caja de quinta llegó en el final de esa generación, que se vendió entre 1987 y 1993.

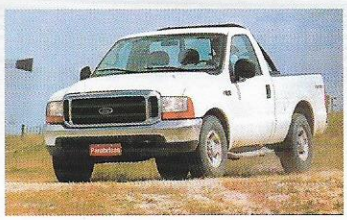


Sólo en el Mercosur

Mientras en Estados Unidos pasaba a llamarse F-150, en nuestra región la F-100 seguía evolucionando. Sólo fabricada en Brasil, este restyling trajo cambios de propulsión, con el diesel MWM, aspirado o con turbo. El sistema ABS todavía era exclusivo del tren trasero.

Casi un camión

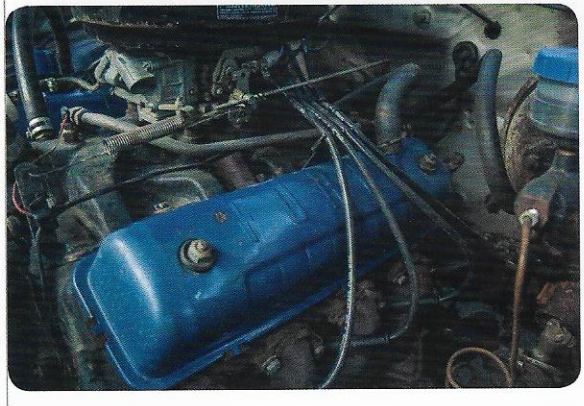
A finales de 1998 Ford tomó la decisión de fabricar la F-100 sobre la plataforma de la F-250, y así creció en dimensiones. Venía con el motor Cummins turbodiesel que descollaba con sus 47,1 kgm de torque y cuya potencia era de 145 CV (también había un naftero V6 de 205 caballos). Ya contaba con diferencial autoblocante.



» TÉCNICA

Un fierro de ley

Nacida en el mercado norteamericano, la F-100 logró tener una identidad y un arraigo nacional, algo que no muchos vehículos pudieron lograr. Detalles y datos técnicos de una pick up histórica.



Buena pinta, tanto por los tapizados interiores como por la combinación de los tonos exteriores, con el agregado de una buena dosis de cromo.

MOTOR

Un V8 tan potente y efectivo como gastador. Sereno, pero con potencia siempre a mano, es el corazón de esta F-100.

SUSPENSIONES

Duras y resistentes para aguantar casi todo en el trabajo, pero también con buen recorrido como para ofrecer un andar confortable en lo cotidiano.

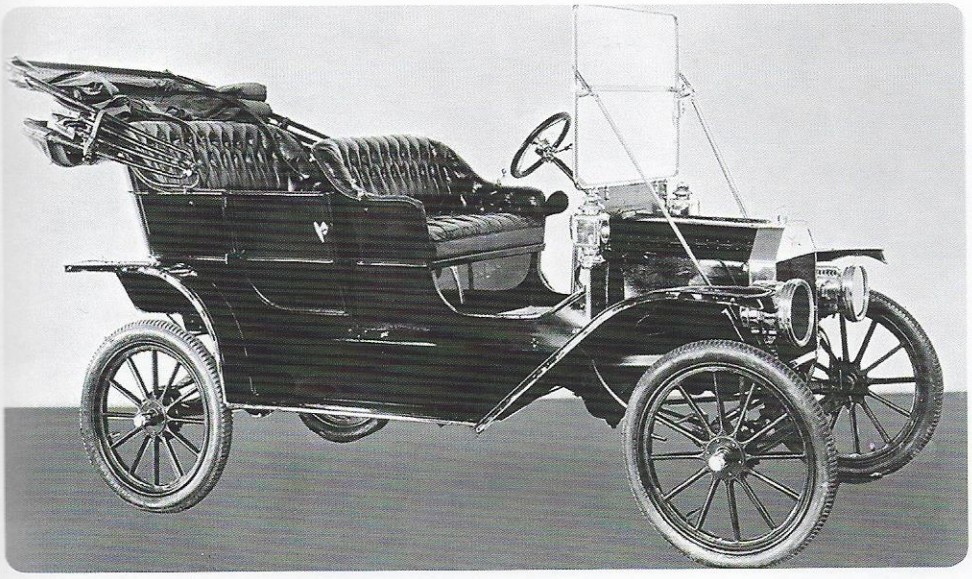
Una historia centenaria

En junio de 1903 Henry Ford le ponía su apellido a una compañía que con el dinero de diferentes inversores estaba fundando en Detroit, Michigan. A partir de ese momento, la Ford Motor Company experimentó un crecimiento pocas veces visto en el mundo industrial todo, revolucionando métodos y democratizando sus productos. Apenas diez años después llegaba a Argentina para acompañar ese crecimiento durante más de un siglo.

Presumiblemente el primer vehículo de marca Ford que llegó al país fue un modelo N, con motor de 20 HP y carrocería "Tonneau", comprado en 1906 por Dalmiro Varela Castex, primer presidente del Automóvil Club Argentino, y Miguel Marín a través de la empresa Odell e hijos. Pero pronto otros compradores tramitaban sus unidades también con otros importadores que iban apareciendo. El acta de sesión a nombre de Ellis Houston Hampton de la sucursal argentina de Ford fue firmada el 31 de diciembre de 1913 y así la compañía pasaba a funcionar en nuestro país a partir del año siguiente, convirtiéndose en la segunda sucursal de la empresa, después de la de Gran Bretaña. En 1916 ya estaba produciendo el legendario Modelo T, aquél cuyo proceso de armado se había optimizado con la famosa línea de montaje que produjo un quiebre en la industria del automóvil. Al T lo seguiría el Ford A y después vendrían los famosos V8, que protagonizaron la era dorada del Turismo Carretera con las famosas cupecitas. Y un día apareció el Falcon, iniciando la era moderna de una compañía que ya lleva más de 110 años en Argentina y que sigue fabricando vehículos nacionales en el que la pick-up Ranger representa la herencia de la gloriosa F-100.

BARRACAS

La primera planta fue inaugurada en 1916. Estaba ubicada en la calle Herrera al 800, Barracas, en la zona ribereña de la Capital Federal. Pronto empezó a trabajar con una cadencia de medio centenar de unidades al día, para alimentar un creciente demanda. Ese año la empresa logró comercializar más de 3.500 unidades, siendo ya la más importante del mercado local. En la foto, la segunda fábrica de ese barrio, inaugurada en 1922.



FORD T

Fue el primer modelo de fabricación masiva de la marca. Se ofrecía con diferentes configuraciones de carrocería: Touring Car, Town Car, Coupé, Roadster, Open Runabout, Torpedo Runabout, Voiturette, Doble Faetón, Landaulet, y hasta una pick up. Fue comercializado hasta 1927, cuando lo suplantó el también mítico Modelo A.

HERMANOS GÁLVEZ

Juan y Oscar Gálvez fueron los máximos representantes de Ford en la época de oro del TC, pero no fueron los únicos. Eduardo Pedrazzini y Ricardo Risatti ganaron los campeonatos argentinos de velocidad de 1937 y 1938; y Angel Lo Valvo se quedó con el primer campeonato de TC en el ´39. Otros referentes de la marca fueron Rolo de Álzaga, los hermanos Emiliozzi, y los hermanos Piersanti.

COLECTIVO

Cuando las necesidades de transporte de pasajeros requerían vehículos más grandes, la solución fue carrozar chasis antes usados sólo para camiones. El colectivo adoptaba para siempre la fisonomía que hoy le conocemos. En la imagen, un Ford en foto tomada a mediados del siglo XX.

PACHECO

La planta de General Pacheco, ubicada a la vera del actual ramal Campana de la ruta Panamericana, en la provincia de Buenos Aires, fue inaugurada en 1961. Primero se hacían motores, pero no mucho después comenzó con el armado de vehículos. Esta foto del frente del edificio principal fue tomada a inicios de la década del 70.

PRIMER LOCAL

Con la presidencia de Houston Hampton, que duró hasta 1921, se inauguró el primer punto comercial de Ford, donde en un principio se exhibían para la venta el Ford T que venía desde los Estados Unidos. Estaba en Lavalle 1702, y Victorino de la Plaza, Presidente de la Nación, fue uno de los primeros compradores que debió conformarse con el color negro, único disponible por aquellos inicios.

FALCON

La trompa del primer Falcon debajo del imponente y típico hongo de la planta de Pacheco. Ese modelo se fabricó ahí entre 1962 y 1991.

LA GRAN CHATA ARGENTINA

Varias unidades de la pick up F-100 estacionadas en la puerta de la sede del Automóvil Club Argentino en un evento desarrollado en ese edificio porteño de la avenida del Libertador.

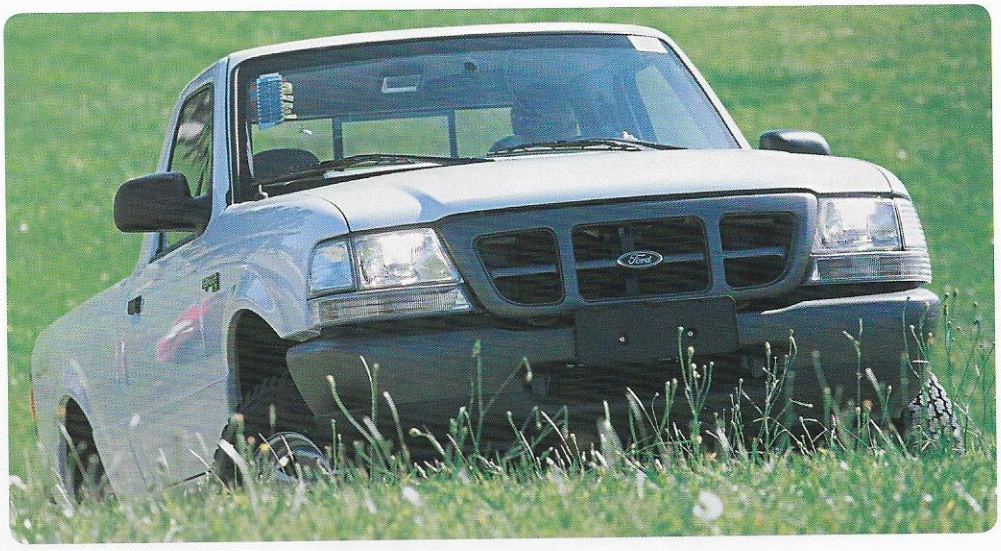
La heredera se llama Ranger

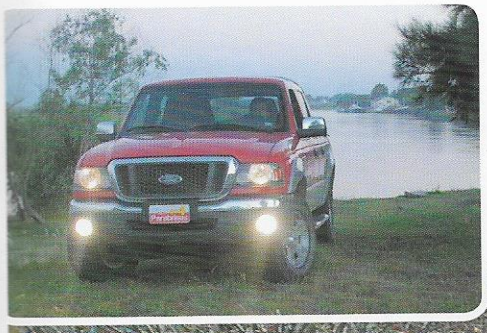
En un país emocionalmente atado al uso de pick-ups, el salto de la F-100 a su sucesora fue un desafío para Ford. Le dejó el nombre a la gigantesca F-250, hasta que supo soltar a tiempo y darle terreno libre a la Ranger, para mantener viva la historia.

Una relación tan fuerte e intensa entre el producto y su público es compleja de sostener. Un cambio fuera de tiempo, o mal programado, puede cortar ese hilo umbilical que por años selló la fidelidad. En el mundo de los vehículos, la identificación con el nombre de un modelo siempre fue tratada con extrema sensibilidad. Muchos cometieron errores. Otros supieron manejar la instancia. Ford tuvo, entre tantos otros, momentos así. Cuando el tiempo de la F-100 se terminaba, la decisión fue pasarle esa denominación, de estrecho vínculo con el mercado argentino, a la pick-up grande que en rigor de verdad se llamaba F-250 y que además llegaba desde Brasil. Para el cliente de la clásica camioneta de la marca del óvalo ya estaba disponible la Ranger, que desde 1993 se ubicaba como la verdadera sucesora de la F-100 en tierra criolla. Primero importada desde Estados Unidos, cuando llegaba aquí la versión cabina extendida (SuperCab), luego fabricada en la planta de General Pacheco, provincia de Buenos Aires. Con algunos retoques, como por ejemplo los que recibió en 1998 y en 2010, se mantuvo en los primeros planos hasta que hizo efectiva la esperada renovación, cuando en 2012 apareció la Nueva Ranger. Su imagen impactó y un dato la llevó hasta lo más alto: era la pick up más potente del mercado gracias a su 3.2 litros de 200 caballos de potencia. Esa generación fue desarrollada en Tailandia por Ford y Mazda para presentarla como producto global, con el compromiso de los ocho centros de Ford en todo el planeta para la puesta a punto y el diseño. Tras cuatro años y una inversión de 1.100 millones de dólares, la Nueva Ranger se fabricó en Pacheco para todo el mercado latinoamericano. En la planta argentina, además, se volvió a fabricar motores (en este caso, el Puma turbodiésel) tras 17 años. Ya identificada con los históricos seguidores de la F-100, la Ranger tuvo vuelo propio a partir de ese momento, y más aún cuando en 2016 se mostró incluso más renovada. Con versiones de cabina simple y doble cabina, tracción 4x2 o 4x4, se mantuvo el motor naftero de 166 CV y los dos turbodiésel, de 125 y 200 CV.

HECHA EN CASA

Fabricada en General Pacheco a partir de 1997, la Ranger nacional tenía algunas diferencias de estilo respecto a la importada. Dos opciones de cabina: simple y doble. Tracción simple y 4x4.





En 2005 se sumaron nuevas ópticas, parrilla, paragolpes, y otros accesorios. Esa nueva línea dio lugar a la llegada del motor diésel 3.0 Power Stroke (163 CV) y del naftero 2.3 (148 CV).

MODERNA

Antes de la última actualización, ya en 2012 dio un salto definitivo en cuanto a su diseño. Mantuvo tipo de cabinas, motores y las opciones de tracción.

UNA RANGER CON CORAZÓN MUSTANG PARA EL DAKAR

La confianza de Ford en esta Ranger llegó al punto de querer medirse con los rivales más duros en la competencia más exigente del planeta, el rally raid Dakar. Ya instalado en Latinoamérica, este desafío también contó con esta pick-up entre sus competidores. Para el Rally Dakar 2014 se armó un equipo oficial, el Team Ford Racing, con dos prototipos diseñados y fabricados en Sudáfrica. Ambos fueron inscriptos en la categoría T1, con camionetas que llevaban motores de Mustang (unos V8 de 5 litros), con la potencia reducida a 350 caballos de fuerza para garantizar la debida confiabilidad. Cada Ranger pesaba 1.975 kilos y tenía caja secuencial de seis velocidades, que en sintonía con el propulsor le otorgaban una velocidad máxima de 170 km/h. Una de ellas fue conducida por el argentino Lucio Alvarez.

FORD 100